

öffentlich  nicht öffentlich

## Beschlussvorlage

### **Betrifft:**

Aufforderung des Ministeriums zur Luftreinhaltung zur Vermeidung von Dieselfahrverboten - Umweltspur Merowingerstraße

### **Beschlussdarstellung:**

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschließt die Einrichtung einer Sonderfahrspur für Busse, Fahrräder, Taxen und elektrisch betriebene Fahrzeuge auf der Merowingerstraße zur Verringerung der Luftschadstoffbelastung zunächst für die Dauer eines Jahres

### **Sachdarstellung:**

Neben der Corneliusstraße stellt die Merowingerstraße eine stark frequentierte Nord-Süd-Verbindung im Düsseldorfer Hauptverkehrsnetz dar. Sie wird täglich von etwa 25.000 Fahrzeugen befahren.

Sie zählt dementsprechend zu den am höchsten lärm- und schadstoffbelasteten Straßen im Düsseldorfer Stadtgebiet. So wurde im Jahr 2017 auf der Merowingerstraße eine Stickstoffdioxidbelastung von 56 µg/m<sup>3</sup> gemessen und somit der EU-Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> deutlich überschritten.

In diesem Bereich werden reduzierende Maßnahmen gefordert.

Die Merowingerstraße bildet eine wichtige Achse für den ÖPNV. Die Buslinien 835, 836 und M3 befördern auf diesem Abschnitt täglich etwa 8.000 Personen. Bis zu 15 Busse je Stunde verbinden u. a. die südlichen Stadtteile Hassels, Reisholz und Holthausen, mit der Heinrich-Heine-Universität, dem Bilker S-Bahnhof (Verknüpfung zu Stadt- und regionalen S-Bahnen sowie zukünftig Regionalzügen) und Niederkassel. Hierdurch ergeben sich überregionale Fahrbeziehungen für Berufspendler und Studenten.

Die o. g. hohen Belastungen im KFZ-Verkehr bedingen v. a. in der morgendlichen Hauptverkehrszeit spürbare Fahrzeitverlängerungen dieser Busse und schränken somit zuverlässige Umsteigebeziehungen ein.

Im Radhauptnetz bildet die Merowingerstraße die Verknüpfung zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Bilk sowie der Heinrich-Heine-Universität.

Die Merowingerstraße südlich des Südrings ist mit Radwegen ausgestattet. Im Anschluss Richtung Norden sind auf der Achse Friedrich- / Breitestraße und Kasernen-/ Elisabethstraße ebenfalls Radverkehrsanlagen vorhanden. Die Umplanung des Ludwig-Hammers-Platz mit Radverkehrsanlagen erfolgt derzeit.

Mit dem Angebot einer Umweltspur auf der Merowingerstraße kann ein wichtiger Lückenschluss und somit ein Netzzusammenhang für den Radverkehr hergestellt werden.

## Umweltspur – Evaluation nach 1 Jahr

Zur Abwendung von Dieselfahrverboten soll zunächst für die Dauer von einem Jahr eine sogenannte „Umweltspur“ auf der Merowingerstraße stadteinwärts zwischen Südring und Ludwig-Hammers-Platz eingerichtet werden. Dieser Fahrstreifen soll neben den verkehrenden Buslinien auch von Fahrrädern, elektrisch betriebenen Fahrzeugen und Taxen befahren werden. Für derartige Sonderfahrstreifen gibt es bisher in Deutschland keine Praxiserfahrungen, daher erfolgt die Anlage als 2-stufiger Verkehrsversuch.

Im ersten Schritt soll der Sonderfahrstreifen vor Hausnummer 70 der Merowingerstraße beginnen. Der Verkehrsraum davor wird zum Verflechten der 2-streifigen Linksabbieger vom Südring benötigt. Er wird ca. 20 m vor den (lichtzeichengeregelten) Knotenpunkten unterbrochen, um Rechtsabbiegen in die Querstraßen ohne eine Anpassung der dortigen Lichtsignalanlagen zu ermöglichen. Enden soll die Fahrspur ca. 60 m vor dem Knotenpunkt Ludwig-Hammers-Platz. So kann ein guter Kompromiss zwischen Leistungsfähigkeit des MIV und Fahrzeitverringerung des ÖPNV erzielt werden.

Bei erfolgreichem Verlauf der 1. Stufe soll der Verkehrsversuch nach einer Eingewöhnungsphase erweitert werden. Es wird dann nur noch ein 1-streifiges Linksabbiegen vom Südring in die Merowingerstraße ermöglicht. Hierfür ist bereits auf der Münchener Straße ein Fahrstreifen einzuziehen. So wird sichergestellt, dass am Knotenpunkt Merowinger / Kopernikusstraße der dort zufließende Verkehr weiterhin leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Auf diese Weise lässt sich eine größere Wirkung im Hinblick auf die Verbesserung der Luftqualität im betrachteten Abschnitt erzielen.

Die Beschilderung erfolgt über das Verkehrszeichen 245 (Bussonderfahrstreifen) mit den Zusätzen 1022-10 (Radverkehr frei), 1026-30 (Taxi frei) und 1024-20 (elektrisch betriebene Fahrzeuge frei).

Der Sonderfahrstreifen wird durch eine 25-cm-breite Linie (ggf. unterbrochen, um Überhohlvorgänge zu ermöglichen) sowie abwechselnd dem Schriftzug „BUS“ und dem Piktogramm „Rad“ in weißer Folie markiert. Zur kostengünstigen und kurzfristigen Herstellung wird ihre Breite zwischen 2,80 m und 3,20 m betragen - entsprechend der heutigen rechten Fahrspur. Da Bussonderfahrstreifen gemäß Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt, 2006) mit einer Mindestbreite von 3,00 m eingerichtet werden sollen, ist bei einer dauerhaften Anlage die Markierung im gesamten Straßenquerschnitt anzupassen.

Gemäß Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ, 2015) können Schräg- und Senkrechtparken neben ÖPNV-Fahrstreifen aus Sicherheitsgründen nur dann eingerichtet werden, wenn

ausparkenden Fahrzeugen ausreichende Rangierflächen (Rangierstreifen) neben dem ÖPNV-Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

Angewandt auf die Merowingerstraße empfiehlt die EAÖ somit den vollständigen Entfall der Parkstände oder die Anlage von Längsparkständen. Eine Umorganisation der Parkstände erfordert bauliche Anpassungen, die den Rahmen eines Verkehrsversuchs überschreiten. Daher soll das Schräg- und Senkrechtparken vorbehaltlich einer Sicherheitsbewertung der Ausparkvorgänge im Testbetrieb zunächst erhalten bleiben. Insofern der Verkehrsversuch in eine dauerhafte Lösung überführt wird, sind die Schräg- und Senkrechtparkstände dann in Längsparkstände umzuwandeln und zumindest in regelmäßigen Abständen Möglichkeiten zum Überholen des Radverkehrs zu schaffen.

Im Rahmen des Testbetriebes sollen zudem die Verbesserung der Luftschadstoffbelastung, die Auswirkungen auf die Fahrzeiten des ÖPNV und die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs bestimmt werden sowie Praxiserfahrungen im Zusammenspiel der freigegebenen Verkehrsarten gesammelt werden. Besonderes Augenmerk liegt hier bei der Sicherheit des Radverkehrs sowie der Störungsfreiheit im Ablauf des ÖPNV.

Um drohende Dieselfahrverbote zu verhindern soll die Einrichtung der Umweltspur kurzfristig in Abhängigkeit zur Witterung erfolgen. Die Stadt Düsseldorf gibt hiermit ein deutliches Signal als Abwägungstatbestand bei anstehenden Rechtsprechungen.

Bei positivem Verlauf soll die Folienmarkierung durch länger haltbare Materialien ersetzt werden.

Da die Aufforderung der Bezirksregierung und des Ministeriums unverzüglich Maßnahmen vorzunehmen die Dieselfahrverbote verhindern auch die Corneliusstraße betrifft, werden die Planungen zur Umsetzung einer Umweltspur auf der Corneliusstraße im 1. Halbjahr 2019 erfolgen. Hierzu wird es eigene Beschlussfassungen geben.

**Anlagen:**

Nr.	Anlage
1	Markierungsplan Umweltspur Merowingerstraße Stufe 1
2	Markierungsplan Umweltspur Merowingerstraße Stufe 2

**Alternative:**

keine

**Amt:**

Amt für Verkehrsmanagement

**Dezernentin:**

Beigeordnete Zuschke

**Aufforderung des Ministeriums zur Luftreinhaltung zur Vermeidung von Dieselfahrverboten - Umweltspur Merowingerstraße****Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Ergebnis mit Abstimmungsverhalten</b>	<b>Wortlaut bei abweichenden Beschlüssen</b>
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	09.01.2019		
Bezirksvertretung 3	09.01.2019		